

|               |   |
|---------------|---|
| Title         | 現行コマンダ遺制 : イスパニア国海商法(2) : 条文訳と若干の問題点  |
| Author(s)     | 山崎, 俊夫  |
| Citation      | 大阪外国語大学学報. 34 p.95-p.110  |
| Issue Date    | 1975-02-28  |
| oaire:version | VoR   |
| URL           | <a href="https://hdl.handle.net/11094/80560">https://hdl.handle.net/11094/80560</a> |
| rights        |   |
| Note          |   |

*Osaka University Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

現行コマンド遺制：

## イスパニア国海商法（2）

—— 条文訳と若干の問題点 ——

山 崎 俊 夫

Confianza Viviente en Actualidad:

## Comercio marítimo de España (2)

—— Traducción de Artículos y unos comentarios de Problema ——

Toshio YAMASAKI

### Sumario

Otra ocasión anterior, nos referimos al Título Primero de los buques, y al Segundo de las personas que intervienen en el comercio marítimo (De Sección primera de los propietarios del buque, y de los navieros, hasta Sección segunda de los capitanes y de los patrones de buque). Y esta vez, vienen a continuación, Sección tercera de los oficiales y tripulación del buque, Sección cuarta de los sobrecargos, y luego, Título Tercero de los contratos especiales del comercio marítimo. Y, sin embargo, dentro de este título, se trata sólo de la Sección Primera del contrato de fletamento, y hasta mismo 4º de la rescisión total o parcial del contrato del fletamento.

De modo que, hasta hoy, hemos visto el buque, las personas quienes quedan, formándose en parte, relacionadas a aquél, y por último, mercaderías marítimas. A tanto, podremos ver casi la totalidad de transporte de los contables económicos producidos del buque, en cuanto a las mercaderías pertenecidas a aquel campo marítimo, al menos.

Comparada la ley española con nuestra, será aquélla más acudible y compacta que ésta. Y, entendemos también esta vez como anterior, de varios casos, donde se halla lo característico de Comanda, aun siendo el buque una especie de Societas del mar. Tareas y Previsiones sociales de Trabajo abundan, y aquella ley será suficientemente tolerable aun en nuestros tiempos guerrerosos.

### 第3節

#### 船舶の職員及び乗組員

第 626 条、運転士（水先案内人）となるには次の要件を必要とする。すなわち

第一、海運若しくは航海に関する法律若しくは規則が要求する諸条件を糾合すること。

第二、その任務の担当のために上記諸規制に準拠して行為能力を備えていなければならない。

第 627 条、運転士は、船舶の副長として、かつ、船主が別段の定めをしていないかぎり、船長の不在の場合に代理を務める。また、したがって、いっさいのその職能、義務及び責任を帯びることになる。

第 628 条、運転士は、航行しようとする海域に関する書翰と、海図及び常用していかつ、その任務の従事のために必要な複写用製図機器を携帯して行かなければならない。またこの部分を欠いていたために生ずる事故に対して責任を負う。

第 629 条、運転士は個人でかつみずから全頁を綴じてスタンプを押印した帳簿を携帯して「羅針盤帳」と名付け、冒頭に記載内容事項の番号を記入して主務官庁による署名を受ける。また、同帳簿には距離、航行針路、羅針の変更、航行偏差、風向と風力、気圧と海上の状態、吃水線、認められた緯度及び経度、使用炉数、馬力、タービンの廻転数、及び発生事項の名の下に行こなわれた操縦、他船との出会い、及び航海中に生ずるいっさいの特記事項と事故を記録する。

第 630 条、羅針の変更と最適の船旅を行こなう便宜を採るためには、運転士は船長と諮ってその承諾を受ける。若し船長が反対するときは、運転士はその他の海事職員の立会いの下に船長に対して適切な見解を申し立てる。若しそれでもまだ船長がその解決に否定を固執するときは、運転士は適宜提案をおこなって航海日誌に本人及び職員のなかの他の者が署名して、船長に従う。船長はその措置の結果について単独で責任を負う。

第 631 条、運転士はその不注意及び技能不足によって船舶に及び船荷に生ぜしめられたいっさいの損傷に責任を負う。但し、犯罪若しくは過失が介在する場合には、所定の刑事責任が併科せられることを妨げない。

第 632 条、掌帆長の義務は次のとおりである。すなわち

第一、船の船体及び船具の維持を監視し、その管掌任務の細目を構成する道具及び用具の保全に当たり、かつ、必要な修理及び不用となり排除せられる物件及び用具の取換えを船長に提案すること。

第二、操縦に間に合うように船舶を維持して、順調に船積みを行こなう世話をすること。

第三、乗組員の秩序と規律及び良好なサービスを保ち、また船長に命令と適切な指図を仰うぎ、船長の権限による介入の必要が生じたときは速みやかに船長にその旨連絡すること。

第四、個々の海員に船中で行なう仕事を、受領した指図に基いてあてがい、また綿密かつ正確にその実施がなされるよう監視すること。

第五、船舶が解装手続きされるときは、船主が別段の措置をこうじているのでないかぎり、船

舶の船具及び用具いっさいにつき財産棚卸管理の任に当たること。

機関士に関しては次の諸規制が適用せられる。すなわち

第一、商船配属の要員を構成して参加する船舶機関士として乗船できるためには、法律及び規則が要求する諸条件を糾合しなければならず、また、上記諸規則に基いてその任務の担当のために行為能力を具えていなければならない。機関士は船の職員として考慮せられる。但し、モーター装置に関する事柄以外は命令を受けて執行することも介入することとしてはならない。

第二、一船舶に、二若しくはそれ以上の機関員が乗船して存在するときは、それらのうち一名が機関長となり、その他の機関士及び機関係員はすべて機関長の統率下に置かれる。そのほか、モーター装置、それに関する部品、用具、及び工作金具、燃料、潤滑用材料及び船中でおよそ機関員の任務を構成するいっさいが機関長の所管となる。

第三、機械及びボイラーを善良な保全状態でかつ清潔に維持し、常時規則的に機能するように適切な手段をこうじなければならない。また、不注意及び技能不足によってモーター装置に、船舶に及び船荷に生ぜしめられた事故若しくは海損に責任を負う。但し、犯罪若しくは過失の介在していることが立証せられたときに生ずる刑事責任の併科を妨げない。

第四、船長の事前の許可なく、モーター装置にはいっさい改造を企図してはならないし、モーター装置に気付かれている海損を修理する手続きをすすめてもならず、また、その操作運行の正常な体制を変更することとしてはならない。機関士は若し立証が拒ばれたときは、その他の機関士若しくは職員の立会いで適宜意見を述べることができる。また、若し、それでも船長が否定的態度を固執するなら、機関長が適宜抗議をおこない、機械帳簿にその旨明記してから船長の云い分に従う。船長はその措置の結果に単独で責任を負う。

第五、モーター装置に起きたいかなる海損も船長の責任であり、機械を暫時停止しなければならないとき、若しくは、船長が直接知悉していなければならない管掌部門に何らかの事故が生じたときは、その旨船長に通報し、なお、頻繁に燃料及び潤滑注油材料の費消について船長に報告しなければならない。

第六、「機械帳簿」とタイトルを付した帳簿若しくは記録を保持し、それに、機械作業に関するいっさいの資料を記入する。たとえば、火入れ使用炉数、ボイラー及びベアリングにおける蒸気の圧力、冷却器の真空、温度、ボイラーへの給水満タン度合、燃料の、及び潤滑油剤の費消、及び、「特記すべき事項」の表題下に、機械及びボイラーに生じた海損及び故障、それらの事故発生原因、それらを修理するために用いられた手段など。また、羅針盤簿の記録資料から採り上げた風力及び風向、及び船舶の吃水線と航行距離を表示すること。

第 633 条、掌帆長は、船長及び運転士が不可能若しくは能力喪失の際に船舶の指揮を執り、その場合の権限と責任をもつ。

第 634 条、船長は適当と認める員数を以って所管船舶の乗組員を構成する。また、イスパニア国人の海員が不足して得られなかったときは、国内に定住する外国人を乗組ませることができる。

但し、その数は乗組員の 5 分の 1 を超えてはならない。外国港内で船長が充分な数の邦人乗組員を見出し得ないときは、領事若しくは海運当局の承諾を得て外国人を以て乗組員数を補充することができる。

船長が個々の乗組員及びその他の船舶雇用要員と結ぶ契約で、第 612 条に照らしてなされるときは、会計帳簿に明記されなければならない。但し、公証人若しくは司法書士の介入は要しないが、委譲権者によって署名せられ、イスパニア国の主権の及ぶ範囲では海運局により、若しくは外国で証明せられるときは領事若しくは領事館員によって査証を受け、契約に各当事者が負ういっさいの義務と、いっさいの獲得権利が列挙せられなければならない。上記の諸当局はこれらの義務と権利が、疑義や苦情を生ずることのない明白な条件で定められるように留意すること。

船長は本法典での関係条文を熟読して、文言にまちがいなく上記の帳簿記入をするように留意しなければならない。

帳簿には第 612 条に諸要件が定められており、帳簿記入は差替えする証拠が他に見当たらず、同条の範囲でなされた諸契約及びこれら諸契約の勘定に授受せられた金額に関して船長と乗組員との間に生ずる紛争での証明になる。

乗組員の各人は帳簿に記載せられたとおりの契約及び勘定項目の清算について、船長に対し、船長によって署名せられた写しを請求することができる。

第 635 条、船舶で働らく契約を締結した海員は就業責任を解約し、義務の履行を放棄してはならない。但し、突発の合法的な障害によるときはこの限りではない。

また、一船舶の就業から他船へと、前者に在る船長の文書による許るしを得ることなしに移ることはできない。

若し、上記の許可書を得ることなく、一船舶での就業契約を結んだ海員が他船での契約を締結するときは、あとの契約は無効であり、船長は先に義務を帯びた就業契約を果たすように当該海員に強制するか、若しくは当該海員の負担で、これに代わる海員を募集するかを選択ができる。なお、当該海員が先の就業で発生して受け取り勘定になっていた俸給はこれを喪失し、契約していた船舶の利益となる。

船長が、他船での就業中の海員で、前記諸項が取扱っている許可書を自己に請求することなく新らたに契約を締結したことを知ったときは、副次的に、当該海員が先に所属していた船舶の就業に対して、この者が充足できなかった部分での、本条の第三項が取扱う賠償に関する責任を負う。

第 636 条、確定期限を計算して明きらかにしないかぎり、海員は、船籍港への往復船旅（船便旅程航路）終了まで解雇せられてはならない。

第 637 条、船長もまた、次の諸項のいずれかの評価から、正当な理由が認められないかぎり、就業契約期間中に海員を解雇してはならない。すなわち、

第一、船内秩序紊乱の継続的犯行。

第二、服従、規律若しくは勤務の上での遂行におけるあやまちの再発。

第三、服すべき勤務の遂行における無能及び怠慢の度重なる繰返し。

第四、常習的泥酔。

第五、与えられた任務に関する作業の執行に海員が能力を喪失するできごとのいっさいの発生。  
但し、第 644 条に定められた措置を除く。

第六、脱走。

然しながら、船長は航海に出るに先立ち、いっさい文書による理由の表示を伴うことなく、配属海員の乗船を回避し、上陸させておくことができる。なお、この場合は海員に服務があったものとして給料を支払わなければならない。

若し船長が慎重な動機によって、かつ、船舶の保障と善良な勤務についての利害関係において行動したときは、上記の賠償は集体財産の船舶基金から支出せられる。そうでないときは、船長の個人的負担となる。

航海開始後は、出帆から船便旅程航路終了までの間、船長は船舶乗組員である海員のなんびとを陸地にも海上にも遺棄してはならない。但し、なんらかの犯罪を犯かした罪人として、船長の義務である場合の、最初の到達港での、拘留及び所轄官庁への引渡しの手続きを除く。

第 638 条、乗組契約締結後に、若し船主若しくは傭船荷主の意思によって船舶解纜前若しくは後に船便旅程航路が取消されるか、若しくは上記に同じ原因によって乗組員の雇入れの際に決定されている船舶の仕向け先が変更せられたときは、それぞれ次の場合に応じ、この乗組みは契約の破棄を通じて賠償がなされる。すなわち、

第一、若し船便旅程航路の取消しが船舶の出港前に協議決定せられるときは、雇入れ海員各人に、取消日までに船舶勤務に契約に基いて受給する相当額のほかに、一か月分の給料額が支給せられる。

第二、若し雇入れ決定額が船便旅程航路全体に及ぶ金額による雇用の取り決めになっているときは、鑑定人の判断で、民事訴訟法に定められた様式における概算による継続船便旅程航路にあたる日数に配分して、上記一か月分と支給手当に該当する額を加減する。また、若し計画船便旅程航路が概算して一か月であるような短期間のときは、賠償は15日に定められ、前記金額は全面的に減額せられる。

第三、若し取消しが出帆後生じたときは、旅程航路全体に及ぶ額で雇入れられた雇入人員は、船便旅程航路が終了したのものとしての受給全額を受け取る。また、月決めにより雇入れられた者は乗船した期間と、及び船便旅程航路終結港到達までに要する期間に相当する額を受け取る。なお、船長は前者及び後者に同港までの、若しくは、出来れば出発配船仕立港までの旅費を、いずれか適宜それぞれの希望に応じて支給配分しなければならない。

第四、若し雇入れの際に定められたところと異なる仕向け先を船主若しくは傭船船主が船舶に対して付与し、かつ、乗組の個々人が同調しないときは、それらの者には、雇入れ後の経過日数

に応じた月々の取り分部分に対する借方記入の賃金額（支払経費額）のほかに、第一号に定められた金額の半額を賠償に支払う。

若し変更を認めて、かつ、最大距離により若しくはその他の事情により、船便旅程航路に報酬の増大が生ずることがあるならば、この分の報酬は事前に、若しくは意見が割れている場合の賛成協力者によって調整を受けたものでなければならない。船便旅程航路が短距離の範囲に限ぎられることになっても、そのことによって協定給料に対する切下げがなされてはならない。

若し船便旅程航路の取消し若しくは変更が船積み人若しくは傭船荷主からなされているときは、船主はそれらの者に対して相応の適正な賠償額を請求する権利を有する。

第 639 条、若し船便旅程航路の取消しが、船主若しくは船積み人の意思から独立した正当な事由から生じたものであり、かつ、船舶が出帆しなかったときは、乗組員は個人的には、取消しがなされる日まで生じた受給額を取立てる権利を有するだけにとどまる。

第 640 条、船便旅程航路取消しのための正当な事由とは次のものを云う。すなわち

第一、宣戦布告若しくは船舶が仕向けられる相手国の国権を以てする交易の禁止。

第二、仕向け港の封鎖状態若しくは雇用後に突発した疫病。

第三、同港における船荷構成内容物資の受取り禁止。

第四、政府の命令による、若しくは船主の意思から独立のその他の事由による同船荷の留置若しくは差押さえ。

第五、船舶の航行機能の喪失。

第 641 条、若し船便旅程航路開始後に、前条に述べられた第一から第三までの事由のあるものが生じたときは、船長が船舶及び船荷の利益において着港することが便宜であると考えた港で、海員は同船舶での勤務期間に応じて支払いを受ける。然しながら、若し船舶が船便旅程を継続する必要のあるときは、船長と乗組員は相互に契約の完遂を要求し合うことができる。

第五の場合には、乗組員は受給した給料額の取立て権を有するのみである。然し、若し船舶の機能喪失が船長の、機関士の、若しくは運転士の不注意若しくは技能不足から生ずるときは、乗組員に被害を受けた金額を賠償しなければならない。但し、刑事責任を伴うときは常にこれを免がれない。

第 642 条、乗組員が部分的航海に従事したときは、船便旅程航路の取消し、延期、若しくは航路距離の延長の事由によっても、それら事由の責任者が船舶の共有基金に払込んだ賠償金の範囲内の比例配分部分に限って権利を有するにとどまる。

第 643 条、若し船舶及びその積荷が逮捕若しくは難破によって全面的に失われたときは、乗組員の側からのいかなる給料請求のための権利も、また、前渡金回収のための船主の取り分部分に対する権利も同様に、いっさいの権利はすべて消滅する。

若し、船舶の若しくは積荷の一部、若しくは両者の一部分が救出せられるときは、俸給を受けて雇用せられた乗組員は、船長を含めて、救出せられた船積み貨物運賃にも、また船舶の残余財

産部分にも同様に、救出の及んだ範囲に関する権利を保持する。然しながら、傭船料部分に航海した船員は、救出船荷部分以外は、船体の救出せられた部分についてはいっさい権利を有しない。若し難破船の残余財産収集のために勤務したときは、救出部分の価額について、提供せられた努力と救出達成のために取えてした危険に比例して応分の謝金が支払われる。

第 644 条、罹病した海員は、病気が自己のとがによる行状から出たものでない限り、航海中における給料に対する権利を失わない。いかなる場合も、払込み額に応じて診察と治療の費用が共同基金から支給せられる。

若し病気が船舶の勤務若しくは防衛中に被災した傷害から生じているときは、海員は共同基金勘定で診察と治療を受ける。その際、傭船料収入全体から診察と治療の費用が控除して支出せられる。

第 645 条、若し海員が航海中に死亡したときは、その雇用と死亡時により、相続人に対してその受給権のある既得部分と未経過部分が支払われる。すなわち、

若し自然死による物故であり、俸給を受けて雇用せられていたときは、死亡日までの受取り額が支給せられる。

若し雇用が一航海単位の船便旅程航路に充てられていたときは、若し海員が往路の途中で死亡したならば受給約定額の半額が、また復路の航海中ならば全額が対応額として支給せられる。

また、若し雇用が部分航海契約であり、かつ、死亡が船便旅程航路開始後に発生したときは、海員への該当勘定全体の額が相続人に支払われる。然しながら、この海員が船舶の出帆前に死亡したときは、相続人はいっさい請求権をもたない。

若し死亡が船舶の防衛中に発生したときは、海員は生存者として考慮せられ、相続人に対して、船便旅程航路終結後に、他の同等クラスの者と同様に俸給の全額若しくは当該勘定の所得累計全部分が支払われる。

同様の方式で、船舶を防衛して逮捕せられた海員は、他の者と同一の恩典を受ける際に出席者として考慮せられる。然しながら、これが不注意、若しくは勤務とは無関係な事故によるものであるときは、その逮捕の日までに既経過分の俸給額を受取るにとどまる。

第 646 条、船舶は機械、船具、用具及び傭船料と共に、俸給による雇用乗組員に対する、若しくは船便旅程航路に対する、既経過分の俸給の支払責任に充当せられ、一便から他便への配船までの待機期間中に換金整理及び支払がなされなければならない。（航海毎の決算例—山崎）

新規配船開始後は、前回配船分に発生した上記種類のクレジットは優先権を喪なう。

第 647 条、船舶の職員及び乗組員は次の場合に、それを好都合とするときは、約定全体から解放せられる。すなわち

第一、船便旅程航路開始前に船長が若しそれを変更しようとするか、若しくは船舶が仕向けられる国との海戦が勃発するとき。

第二、仕向け港で流行性の疫病が発生し、かつ公的に宣言せられるとき。



第三、船舶の所有主若しくは船長が変わったとき。

第 648 条、船長からボーイに到るまでの、船舶の指揮、運転、役務のために必要な乗船者全体は船舶の従業員であると理解せられる。また、したがって、乗組員、運転士、機関士、火夫及びその他の船中で特殊任務として明細規定のない者も従業員に含まれる。然し、船客も、船舶が輸送にあたる個人もそれには含まれない。

#### 第 4 節

##### 事務長職

第 649 条、事務長は船中で、船主若しくは船積み人が委嘱する管理職能を掌さどる。具体的には船長の会計帳簿に要求せられている同じ事情と要件をもった帳簿に、業務に関する勘定と割合を記入し、かつ、乗船者の首長としての職能では船長を尊重する。

船長の機能と責任は、事務長に委嘱せられた適法な管理部分に関しては、事務長の出現で終息するが、船長の権限上不可分ないっさいの管理と雇入れは存続する。

第 650 条、事務長職には、契約の締結能力、方法及び機能責任に関して、第 II 部特殊商事契約第 III 編商事代行手数料第 2 節その他の形式の商事命令に含まれるいっさいの諸措置を適用する。

第 651 条、事務長は権限若しくは文書による契約なしには、船舶送り出し港の慣行により認められた無税進物用土産品類の取引交渉を除き、船便旅程航海中に自己の勘定によるいかなる取引の交渉もしてはならない。

また、委託者の文書による許可を介することなく、無税の進物用土産品類以外に帰路の船便旅程航路での金銭投資をしてはならない。（本条はコマンド様式の特徴的規定でかつ競争形態と考えてよいであろう。一山崎）

### 第 III 編

#### 海商に関する特殊契約

##### 第 1 節

##### 傭船契約

###### その一 傭船契約の様式と効力

第 652 条、傭船契約には契約当事者によって署名せられた契約証書二通を作成しなければならない。また、内容に当事者の不案内若しくは不可能のかどのあるときは、その者の依頼による二名の立会人を必要とする。

傭船契約証書は自由に定められた条件のほかに、なお次の諸事情を含めて記載しなければならない。すなわち

第一、船舶の種類、船名及び船形容姿

第二、船旗及び船籍港

第三、船長の氏名及び住所

第四、船主が傭船契約を締結するときは、その船主の氏名及び住所

第五、傭船荷主の氏名及び住所、また、代理人が代行の申出でをするとき、勘定を負担して契約を結ぶ本人の氏名及び住所。

第六、船積み港及び荷揚げ港

第七、積み込み及び搬送を必要とするそれぞれの船舶容積、屯数、若しくは重量若しくは寸法。若しくは全部傭船かどうか。

第八、支払を要する傭船料。船便旅程航路で計上するか、若しくは月決め額か、若しくは積置かれた船舶の借切り計算によるか、若しくは船荷構成物件の重量若しくは寸法によるか、若しくはその他何んらかの協定せられた方法を記しておくこと。

第九、船長に支払を要する意味での然かるべき手数料額。

第十、船積み及び荷揚げのために協定せられた日数。

第十一、計上せられる停泊日数及び超過停泊日数、及び両者のそれぞれに支払を要する金額。  
第 653 条、若し署名せられた契約証書のない船荷が受け入れられたときは、契約は、船主の、船長の、及び傭船荷主の権利及び義務を定めるためには、船荷部門における特有の証券である船荷証券から結果するところに準拠してなされているものと理解せられる。

第 654 条、立会いの面前でなされたことにより、契約当事者の署名が真正であることを証明する仲立人の介入を伴って締結せられた傭船契約書は、判決に充分な証拠となる。また、若し上記傭船契約書に争いを生ずるときは、仲立人が登記して保持しなければならない証拠の登録が若し法律に準拠したものであるならば、その仲立人の証拠に合致していなければならない。

また、仲立人の介入のないときでも、傭船契約書は信義則にもとずき誠実に作成せられなければならない。但し、常に契約当事者は、傭船契約書になされた署名が間違いなく本人のものであることを確認しなければならない。

傭船契約に仲立人が介入せず、また署名の確認もなされていないときは、疑義は船荷証券から結果するところによって、また船荷証券の無いときは、関係当事者が提供する証拠によって決定せられる。

第 655 条、船主の不在のとき船長によって締結せられる傭船契約は有効であり、かつ、契約締結の際に、船主若しくは傭船船主の命令と指図に抵触した場合においても効力を有する。然しながら、これら船主若しくは傭船船主は、船長に対して即刻、損害賠償の訴えを起して差支えない。

第 656 条、若し傭船契約書に、船積み及び荷揚げのなされる期間の明記がないときは、これら作業が実施せられる港湾の使用次第による。所定期間若しくは慣行期間を過ぎたとき、及び遅延の賠償を定める明文の条項が傭船契約書に明記のないときは、船長は船積み及び荷揚げに経過した停泊日数及び超過停泊日数の要求ができる。

第 657 条、若し船便旅程航路中で船舶が就航不能になったときは、船長はその犠牲において、良好な条件で積荷を受領してこれをその仕向け地に運ぶ他船を傭船する義務を負う。かつ、この目

的のためには、単に現在の到達港内だけでなく、近隣 150 軒までの距離内で船舶を探がさなければならない義務を有する。

若し船長が怠慢若しくは悪意によって、船荷をその仕向け地に搬送する船舶を都合しないときは、船積み人は船長に対して遅滞なく備船に努力するよう事前に要求し、司法当局に備船契約締結の訴えを提起することができる。なお、その際の申請には、船積み人が締結済みの契約についての当局の証明を求めてこれが略式予備審理手続きにあてられる。

上記司法当局は船長に対して督促令状を出し、自己の勘定によりかつ自己の責任において、船積み人によってなされていた備船契約を果たすように強制する。

若し船長が、その真摯な努力にもかかわらず備船のための船舶を見出し得ないときは、船荷を船積み人の措置に委ねて早い機会に船積み人に対して生じた事柄を報告しなければならない。上記の場合には、船舶による航行距離によって備船料が定められる。但し、賠償はいっさい生じない。

第 658 条、備船料取立ての権利は契約に定められた条件に従って発生する。また、若し文書による明記がなく、若しくは疑義のあるときは、次の諸規定を遵守する。すなわち

第一、船舶が月決め若しくは日数によって備船せられたときは、備船料は船舶への船積みがなされた日から起算する。

第二、備船契約が期間を定めて締結せられたときは、備船料は契約締結の日に即日起算となる。

第三、若し備船料が重量による定めになっているときは、支払はグロスの重量によってなされ、例えば樽、その他類似のもので船荷を収めた容器などの風袋を込める。

第 659 条、船体、機械、若しくは船具の不可欠な修繕に供するために、若しくは必須かつ緊急の入用のために船長によって売却せられた商品貨物に対しては備船料の取立て権が発生する。

上記商品貨物の価値は、船便派遣の成り行きにより定められる。すなわち、

第一、若し船舶が無事に仕向け港に到着したときは、船長は、到着した仕向け港における同一等級商品の現行販売価格を上記商品に支払う。

第二、若し船舶が喪失せられるときは、売却済みの売値で支払う。

上記の同規定は備船料の支払いにも遵守せられ、若し船舶が仕向け港に到着するときは全額、また、若し仕向け港到達前に喪失しているときは、航行距離の割合で支払われる。

第 660 条、共同救済のために海中に投棄せられた商品貨物には備船料の取立て権は発生しない。然しながらその代金は共同海損として考慮せられ、かつ、上記備船料は投げ荷時の航行距離の割合で計算せられる。

第 661 条、また難破若しくは座礁により喪われた商品貨物、及び海賊若しくは敵国の捕獲となった商品貨物も備船料の取立て権を発生しない。

若し先取りによって備船料が受領せられているときは、契約書における挿入協定がなければ返戻せられる。

第 662 条、船舶若しくは商品貨物が取り戻され、若しくは難破の事実から救済せられるときは、船舶が船荷を搬送した航行距離に該当する備船料が支払われる。また、若し船舶が修理せられて、船荷を仕向け港まで運んだときは、備船料は全額支払われる。但し、海損部分への金額の充当を妨げない。

第 663 条、商品貨物がそれ自体の瑕疵若しくは容器の悪質及び悪条件により、若しくは偶発的に破損若しくは減量したときでも、払込備船料全額で、かつ、備船契約に定められたとおりの取立て権を発生する。

第 664 条、船舶内に船積みせられた商品貨物に、重量若しくは寸法での自然増があったときは、持主の利得となり、かつ、同商品に対して契約で定められた該当額で備船料の取立て権を発生する。

第 665 条、船荷には特にそれによって生ずる備船料の、費用の、及び手数料の支払いがつきものであるが、これは船積み人が支出決済しなければならず、かつ、それが、共同海損での該当部分となることもあり得る。然しながら、上記の義務の遂行されそうもないことを恐れて船長が陸揚げを延期することは正当ではない。

若し不信疑念動機が存在するときには、判事若しくは裁判所は、船長の願い出でにより、完全に払い込みがなされるまでの商品貨物の供託を決定することができる。

第 666 条、船長は船荷に該当する備船料、費用及び海損の支払いのために必要な割合での売却の申請をすることができる。その際、売却によって支払いがなされてもクレジットをカバーするに足りないときは、その貸付分については、上記諸項目のために必要な然かるべき支払後も、なお不足残余部分に対する請求権が留保せられる。

第 667 条、船積み物件にはその引渡し若しくは供託から起算して20日間、優先的にその備船料及び費用についての責任が強制せられている。上記期間には、たとえ他の債権者が存在し、及び船積み人の、若しくは荷受人の破産の場合が生じても、同物件の売却が請求できる。

然しながら上記の権利は、引渡し後、第三者に渡たり、この第三者の悪意がなく、かつ、有償の証書によるときは、上記物件の上に行使せられてはならない。

第 668 条、若し荷受人が見当たらず、若しくは船荷の受取りが拒否せられるときは、判事若しくは裁判所は、船長の願い出でにより、その供託を命じ、船荷にかかる備船料及びその他の費用の支払いのために必要程度額の売却措置をこうじなければならない。

同様に、供託物件が破損の危険を呈する場合、若しくは物件のもつ条件若しくはその他の事情によって保全及び管理の費用が賄かなわれない場合にも売却がなされる。

## その二 備船船主の権利及び義務

第 669 条、備船船主若しくは船長は、備船の契約で船舶の有する容積についての、若しくは船舶登録に明示的に指定せられたスペースの世話にあたる。その際、船荷目録に明示せられた容量と実際に有する許容容積との間に2%以上食い違いの無理が黙認せられてはならない。

若し傭船船主若しくは船長が船舶の許容量で搬送できる船荷より以上に荷積みを契約したときは、船積み人に対し、契約の遂行を怠り、かつ、その遂行に関する違背に伴って船積み人が被った損害を、それぞれ次の場合に從がって賠償しなければならない。すなわち、

若し船舶の傭船契約が単独の船積み人によって締結せられており、船舶の許容量に錯誤又は誤認があつて、かつ傭船荷主が取消しを選ばないならば、この選択権が傭船荷主に対応するものであるときは、船舶が受け容れできなかった積み荷の割合で傭船料が減額せられる。なお、傭船船主は傭船荷主に対してその際に被った損失額を賠償しなければならない。

若し、逆に、傭船契約が複数であり、また許容容積の不足により契約貨物全部を積込みできず、かつ、傭船荷主のいずれも取消しを選ばなかったときは、既に積み荷が船内に搬入し配置せられている傭船荷主に優先権が与えられ、かつ、爾余の傭船荷主は、契約日付の順序でそれぞれ相対応する順位を得る。

上記の優先順位をとらなくとも、若し便宜ならば、各人が契約した重量若しくは拡がりの割合で荷積みして差支えない。また、傭船船主は損失及び損害額の賠償義務を負う。

第 670 条、若し傭船船主によって船荷の一部が受け入れられても、最少限、船舶が搬送できる量の 5 分の 3 を形成するまでになお不足する部分が見当たらないときは、定められた価格で、輸送のために都合よく上記船便旅程航路をさしかかって訪ずれ、またその旨申告されている他船を以て替えることができる。その際積み替え費用及び、若しそれがあるときは、傭船料の価格における増額は、上記傭船船主の勘定となる。若しこの替え船ができないときには、協定期間内に他の船便旅程航路を仕立てなければならない。また、上記所定期間の協定がなく、他に若し別段の定めがなされていないときは、船積み始めて十五日間に仕立てなければならない。

若し積込済み部分の荷主が傭船船主若しくは船長に、同一価格で、かつ、船積み受領の際に引受けた条件と同等若しくは比例する条件での船積みを求めたときには、上記傭船船主若しくは船長は、残余の船積みの受け容れを拒否してはならない。また、若しそれを拒否して争うときは、船積み人は船内に保有する積込み済みの貨物を以て船舶を出帆させるように要求する権利をもつ。

第 671 条、船舶許容量の 5 分の 3 の船積みがあつたときは、傭船船主は、傭船荷主若しくは船積み人の同意なしに、契約に指定せられた船舶を他船と差替えてはならない。敢えて差替えがなされるときは、それによって、差替えを承諾しなかった者の積み荷に、船便旅程航路中に生ずるいっさいの損失及び損害額に責任を負う。

第 672 条、全部傭船によって船舶がチャーターせられたときは、船長は、傭船荷主の同意なしに、他人の船荷を受け容れてはならない。また、もしこれをおこなうときは、上記の傭船荷主は、その船荷の陸揚げと、かつ、それによって生ずる損害額の賠償を船長に強制することができる。

第 673 条、船長の恣意による船便旅程航路の出立における遅延で傭船荷主に対して生じたいっさいの損害額は、所定の規制により、傭船船主の勘定となる。但し、必らず公証手続き若しくは

裁判手続きで時宜を得た出帆が要求せられたときに限る。

第 674 条、若し傭船荷主が船舶に契約分より以上の船荷を搬入するときは、その際、爾余の船積み人に損害を生ぜしめることなく船積みを工夫して底荷に積み置くならば、契約における所定価格に基き超過分の傭船料が認められて差支えない。然しながら、若しその積み荷配置のために都合良い条件の積み方が無いときは、船長は船積みを拒否し、若しくは荷主の負担で積み荷の陸揚げをしなければならない。

同様にして、船長は、内密に船中に搬入せられた商品貨物を陸に投棄するか、若しくは、若し積み方を工夫して搬送が可能ならば、傭船料の割合に、上記船便旅程航路での契約額よりも割高な価格を要求して運搬することができる。

第 675 条、他港で船荷を受領するために船舶が傭船せられたときは、船長は契約に指定せられた船荷の受託人のところへ出頭しなければならない。また、若し船長に船荷が引渡されないときは、傭船荷主に通知し、その指図を待ってその間約束の日数だけ停泊するか、若しくは、契約に停泊日数に関する明文の協定がないときは、港内で慣行使用の停泊日数を経過する。

船長が回答を待って所要期間内に受領できないときは、傭船貨物物件の発見に努める。また、若し停泊日数及び超過停泊日数を経過した後も見出し得ないときは、抗告を作成し、かつ、傭船契約締結港に戻る。

傭船荷主は全部傭船料を支払う。その際、若し第三者の勘定による船積みがなされているときは、往路及び帰路で運送せられた商品貨物によって生じた取立権利額は控除する。

往復傭船契約の船舶が、戻りの船積み能力を喪失するときも同様に準用せられる。

第 676 条、船積み人が、出帆港でなされている場合の検査書にもかかわらず、船荷受領の際に船舶が航海のために措置せられていないことを証明するときに限って、船長は傭船料を喪失し、かつ、それら船積み人に対して賠償をしなければならない。

第 677 条、若し、船長に傭船荷主からの指図がなく、航海中に宣戦布告若しくは封鎖宣言の事態が発生するときでも、傭船契約は存続する。

上記の場合、船長は最寄りの中立かつ安全な港に向わなければならない。その際、船積み人の命令を請求して待機すること。また、停留中に取立て権の発生する費用及び俸給は共同海損として支払われる。

若し船積み人の措置によって到達港で荷揚げがなされるときは、往路の全部傭船に対して取立て権が発生する。

第 678 条、若し判事若しくは裁判所の判断で、船積み人の命令受領のために必要な期間を経過しても、船長が引続き指図を得ていないときは、船荷は供託せられ、傭船料及び遅延における掛り費用の支払いにあてられて、かつ、最初に売却せられた部分からの利得を以ってこれらが充足せられる。

その三 傭船荷主の義務

第 679 条、一船借切りの全部傭船荷主は傭船契約の全部若しくは一部を、自己に最も便宜な期間における契約に取替えることができる。その際、船長は二番目の傭船荷主たちによって引渡される船荷を船中に受け容れることを拒否してはならない。但し、必らず初回目の諸条件が取り替えられることなく、かつ、次の条で定められている制限を付けて船荷許容量全体が積み込まれない場合でも、これにかかわらず契約せられた価格の全額が傭船船主に対して支払われるときに限る。

第 680 条、積みみを義務づけられた船荷許容量の全体を充たすことのない傭船荷主は、船長が船舶の船荷充足のために他の船荷を取らなかった場合を除き、積みみを怠った船荷許容量の傭船料を支払わなければならない。この場合、若し積みみ順位の差があるときは、最初の傭船荷主が支払う。

第 681 条、傭船船主若しくは船長の受取証無しに、若し傭船荷主が傭船契約締結時に申告表明したところと異なる物件を積みみ、かつ、その故に没収、差押え、留置若しくはその他の事由により傭船船主に若しくは船積み人に損害をかけたときは、その本人が船荷代金及び更にその財産を以って、その責めによる全損害額の完全賠償について責任を負う。

第 682 条、若し船積みせられた商品貨物が不法交易の目的をもってなされたものであり、かつ、傭船船主若しくは船長がこれを知りながら船中に搬入せられているときは、これら傭船船主、船長は、上記商品貨物の持主と共同連帯で、爾余の船積み人に対して生ずるいっさいの損害額に責任をもつ。また、たとえ協定があっても、船舶に結果する損傷に対しては傭船荷主からいかなる賠償も要求してはならない。

第 683 条、船舶の船体、機械若しくは船具の修理のための到達の場合には、船積み人は船舶の修復を待たなければならないが、若し便宜と考えるときは、その費用で荷揚げをすることができる。

損壊に曝された船荷の利益のために、船積み人若しくは裁判所、若しくは領事、若しくは外国における所轄官庁が、商品貨物を陸揚げさせる措置をこうじたときは、荷揚げ及び積み戻しの費用は船積み人の勘定となる。

第 684 条、前条に示された不可抗力の場合をいっさい伴なうことなく、若し、傭船荷主がその仕向け港到着以前にその商品貨物の荷揚げを希望するときは、全部傭船料、その申出でなされる到達費用、及び若しそれがあるときは、爾余の船積み人に対して惹起した損失及び損害額を支払う。

第 685 条、一般混載の普通船積みに対する傭船契約では、どの船積み人も、その船便旅程航路就航前に商品貨物を陸揚げすることができる。その際、傭船料の半額、荷積み及び荷卸しの費用、及びその他、これが原因で爾余の船積み人に生ずるいっさいの損害額を支払う。

第 686 条、陸揚げがなされ、かつ、船荷が荷受人の措置に置かれたときは、この荷受人は直ちに船長に対して取立て権の発生した傭船料及び上記船荷が責任を有する爾余の費用を支払わなければならない。

船長への支弁支払手数料は傭船料相当の割合と期間で充足されなければならないが、上記傭船料

が従ういっさいの変更及び修正は前記船長への支弁支払手数料に関して効力をもつ。

第 687 条、傭船荷主及び船積み人は、固有の瑕疵若しくは偶発の場合により破損した商品貨物の放棄を、傭船料及びその他の費用支払いのためにしてはならない。

然しながら、船荷が液体物であり、かつ、流出して、包装容器中にその容量の 4 の分 1 しか残っていないときは放棄手続きがなされる。

その四 傭船契約の全部若しくは一部取消

第 688 条、傭船荷主の請求で傭船契約を取消することができる。すなわち

第一、若し船舶への船積み前に、協定傭船料の半額を支払って傭船を放棄するとき。

第二、若し船荷積載許容量証明書に記載どおりに船舶のスペースが見出されないとき。若しくは、航海にあてる船名の指定に誤まりがあるとき。

第三、若し協定どおりの期限と様式で船舶が傭船荷主の手許に入手できないとき。

第四、若し海賊、敵国の危険若しくは悪天候により、船舶が出航後、出帆港に帰港し、かつ、船積み人がその荷揚げに賛成したとき。

第二及び第三の場合には、傭船船主は傭船荷主に、生ぜしめられた損害額を賠償する。

第四の場合には、傭船船主は、往路の船便旅程航路の全部傭船料に対して権利をもつ。

若し傭船契約が月決めで締結せられているときは、傭船荷主は、船便旅程航路が同一海上の一港向けのときは一か月分、及び若し相異なる海上の港向けのときは、二か月分の代金支払いを免れる。

半島及び領海諸島の一港から他港へのときは、一か月分だけ支払う。

第五、若し緊急修理のため船舶が船便旅程航路中の一港に到達し、かつ、傭船荷主が商品貨物の入手措置を選択希望して求めるとき。

遅延が30日を越えないときは、船積み人は往路の全部傭船料を支払う。

若し、遅延が30日を越えるときは、船舶による航行距離の割合で傭船料を支払う。

第 689 条、傭船船主の請求で傭船契約を取消することができる。すなわち、

第一、若し傭船荷主が、超過停泊期間を満了しても船側に船荷を置かなかったとき。

この場合には、取立て権の発生した停泊日数及び超過停泊日数のほかに、傭船荷主は契約傭船料の半額を充足して支払わなければならない。

第二、若し傭船船主が、傭船荷主のその船舶への船積みを開始する前に、船舶を売却し、かつ、買手人が自己の勘定でその船舶に船積みしたとき。

この場合には、売手人は傭船荷主に対して、生じた損害額を賠償する。

若し船舶の新所有主が、自己の勘定で船舶に船積みしない場合、売手人が売却取り決めの期間に傭船契約の未決済の旨を知らせないときは、傭船契約が尊重せられ、売手人は買手人に賠償する。

第 690 条、若し、船舶が出帆港から出港前に次のいずれかの場合が発生するときは、傭船契約は



取消され、契約から生ずるいっさいの諸行為は消滅する。すなわち、

第一、宣戦布告若しくは船舶がその船便旅程航路に赴く筈になっていた諸港向けの交易の強権を以ての停止。

第二、船舶が仕向けられて行く港の封鎖状態若しくは契約手配後の疫病の発生。

第三、上記地点における船荷の商品貨物受取りの禁止。

第四、政府命令に基く船舶差押えによる、若しくは船主の意思から独立の他の事由による、無期限留置。

第五、船長若しくは船主の責めによらない船舶航行機能の喪失。

荷揚げは傭船荷主の勘定でなされる。

第 691 条、若し出帆港の閉鎖若しくはその他の一時的事由により、船舶が出帆できないときは傭船契約は存続する。但し、当事者はいずれもいっさい損害額を請求する権利を有しない。

乗組員の糧食及び俸給は共同海損で考慮せられる。

中断の間、傭船荷主は自己の勘定で商品貨物を荷揚げしかつ適時に船積みすることができる。その際、停泊動機の止んだ後、若し積み戻しが遅延するときは停泊期間の支払いをしなければならない。

第 692 条、若し船便旅程航路就航中に宣戦布告、港湾の閉鎖、若しくは交易関係の停止の発生により、上記の場合のために傭船契約の指図の中に船舶に指定せられた港に到達するときは、契約に協定ある場合を除き、傭船契約は部分的に取消され、かつ、船長は往路の傭船契約にのみ権利を有する。

(以下次)

その五 海路による船便旅程航路の船客

その六 船荷証券

以上が第Ⅲ編海商に関する特殊契約第 1 節傭船契約に含まれる。

紙幅の都合上、次回に廻わす。(山崎)